

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!

Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 01 novembre 2005

Il tornante di St. Jodok

di **Fabio Veronesi**

Dopo aver superato il passo del Brennero, poco oltre l'abitato di Gries am Brenner, si apre verso est la Schmirntal, una caratteristica valle laterale dove è situato il paesino di St. Jodok. All'appassionato di ferrovie il nome della località non suonerà certo come nuovo ed infatti proprio qui si trova uno dei più famosi tornanti ferroviari alpini.



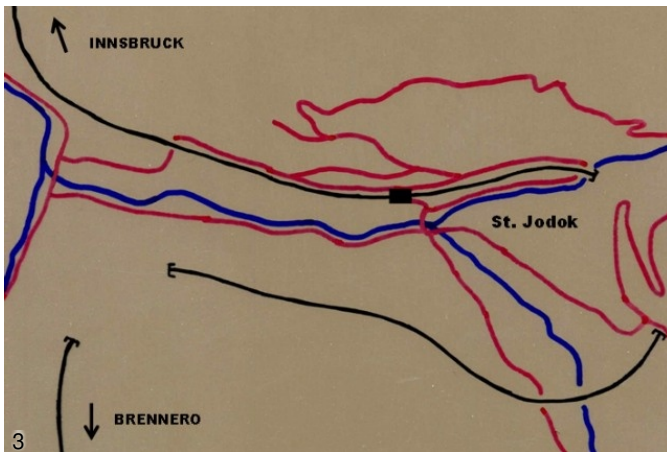
1¹ La E.189 911 RT è in servizio di spinta in coda al TEC 43129 per Verona Quadrante Europa, qui in transito sul tornante di St. Jodok. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

Già all'epoca della progettazione della ferrovia del Brennero era evidente la necessità di dover costruire sui due versanti del Brennero altrettanti tornanti in corrispondenza della Schmirntal e della Pflerschtal (Val di Fleres, a quel tempo in territorio austriaco) per poter superare il notevole dislivello imposto dall'orografia del territorio. Così nel 1867, anno di apertura del tratto Innsbruck - Bolzano, i treni iniziarono a percorrere il tornante di St. Jodok, abbandonando momentaneamente il corso del fiume Sill per guadagnare quota nella Schmirntal.



2² Vista panoramica del paese di St. Jodok, con la ferrovia e il viadotto dell'autostrada. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

Il paese di St. Jodok è situato nel punto di confluenza della Valsertal nella Schmirntal ed è suddiviso tra i comuni di Schmirn e Vals. Caratterizzato dall'inconfondibile stile alpino e dalla estrema cordialità degli abitanti, è dominato verso est dal gruppo dell'Olperer (3476 m).



3. Mappa del tornante di St. Jodok. In nero la ferrovia, in blu fiumi e torrenti, in rosso strade e sentieri. (Disegno Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)
 4. Il Venice Simplon Orient Express ripreso sul tornante di St. Jodok in doppia trazione di 1144, con in testa la .236. (Foto Luca Catasta, 27 agosto 2004)

Una volta raggiunto l'abitato, l'impressione è quella di trovarsi letteralmente circondati dalla ferrovia, visibile praticamente in tutte le direzioni. La linea ferroviaria percorre entrambi i versanti della valle, diversamente da quanto avveniva in Val di Fleres dove prima dell'attivazione dell'omonima variante si potevano osservare i binari a due diverse quote del versante nord.



5. Dopo la sostituzione del binario, un treno cantiere è incaricato del rinnovo della massicciata. Il convoglio è in doppia simmetrica con la 2043 076... (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)
 6. ...e la 2043 052. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)
 7. Dai carri tramoggia viene scaricato il pietrisco sotto lo sguardo attento degli addetti mentre poco più indietro una rinalzatrice attende di poter iniziare il proprio lavoro. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)
 8. Il carro tramoggia 942 1 015-4 all'opera. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)

L'abitato di St. Jodok è servito da una fermata posta in piena rampa preceduta lato Brennero da una doppia comunicazione tra i binari di corsa. Un breve tunnel posto all'estremità del tornante permette di superare le prime propaggini del rilievo che separa Schmirn da Vals.



9. La Taurus ES 64 U2 - 012 è in spinta ad un pesante merci diretto in Italia. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

St. Jodok è raggiungibile da Brennero in poco più di dieci minuti con i regionali per Innsbruck. Questi convogli, normalmente in partenza dal binario Tronco Nord della stazione di confine, sono composti da tre/quattro carrozze, di cui una pilota, spinte o trainate dalle onnipresenti 1144. I biglietti vanno acquistati direttamente in treno in quanto a Brennero non sono presenti emittitrici automatiche e tantomeno biglietterie ÖBB.



10. Dopo aver effettuato servizio viaggiatori a St. Jodok, il Regionale 5212 riprende la sua corsa verso Innsbruck HBF. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

Arrivati in paese conviene dirigersi subito verso il punto più fotografico: una volta giunti sulla strada principale, si seguono le indicazioni per il sentiero che porta a Vals e Padaun; una stradina in salita, fiancheggiata dalle tipiche abitazioni in stile alpino con i balconi adornati dagli immancabili fiori, conduce al sottopasso del rilevato ferroviario che consente di raggiungere il lato esterno del tornante. A questo punto si deve abbandonare il sentiero e proseguire attraverso i prati.



11. EC 88 "Leonardo da Vinci" Milano C.le - München in transito sul tornante di St. Jodok. Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005

Un chiaro cartello ricorda agli "eisenbahnfreunde", ovvero gli appassionati di ferrovie, che ci si trova in una proprietà privata e che è vietato camminare sui prati quando l'erba è alta; probabilmente qualcuno in passato deve aver creato non pochi danni ed effettivamente la tentazione di andare "fuori percorso" è davvero tanta! Comunque, pur dovendo seguire il tragitto ai margini degli appezzamenti di terreno o lungo i solchi lasciati dai mezzi agricoli, è possibile raggiungere gli appostamenti migliori, da dove si ha un'ottima visuale sull'intero percorso della ferrovia nella valle.



12. "Cari appassionati di ferrovie! I campi qui intorno sono proprietà privata. Per favore non gettate via nulla. Non distruggete la recinzione e non entrate nei campi quando l'erba è alta. Altrimenti rischiate di avere problemi con i proprietari". (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)

Notevole è il portale sud della galleria, sovrastato da una parete rocciosa a strapiombo irrobustita con strutture artificiali e dotata alla base di reti paramassi. Dalla strada sovrastante è possibile ottenere ottime inquadrature, in particolare dei treni che scendono verso Innsbruck. Per raggiungere il punto esattamente al di sopra del portale della galleria è necessario ritornare in paese e seguire la strada per Vals. Lungo il percorso si ha una buona visuale dei treni in transito in quanto ci si trova sul lato interno del tornante e ad una discreta altezza rispetto alla ferrovia. Raggiunta la meta, si ha la sensazione di osservare dall'alto un bel plastico ferroviario, tanto è inusuale il punto di vista.



13. Inquadratura da plastica per il Regionale 5216 Brennero - Innsbruck HBF, all'imbocco sud del tunnel di St. Jodok. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

Dal centro di St. Jodok, tenendo la destra dopo aver sottopassato i binari in corrispondenza della fermata ferroviaria, si raggiunge invece l'altro portale del tunnel, mentre svoltando a sinistra si arriva al piccolo fabbricato viaggiatori.



14. Immerso nel verde, l'EC 87 "Tiepolo" München - Venezia Santa Lucia è ormai prossimo al transito dalla fermata di St. Jodok. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

Proseguendo lungo la stradina si costeggia la ferrovia fino a una ripida discesa che riporta allo stesso livello dei binari. Da qui sono possibili belle inquadrature dei treni che salgono al Brennero con lo sfondo dell'imponente viadotto dell'autostrada del Brennero.



15. Due 1144, in testa la 214, rientrano isolate ad Innsbruck. Fa da sfondo l'imponente viadotto dell'autostrada del Brennero. *Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005*

Un paio di passaggi ricavati nel rilevato ferroviario consentono di raggiungere il lato a favore di luce, ma ad una quota decisamente troppo bassa; non resta che allontanarsi per foto più panoramiche o tentare la scalata del ripido terreno erboso.

La circolazione ferroviaria avviene normalmente a destra ma ciascun binario è attrezzato per essere percorso in entrambi i sensi di marcia.



16. Il binario di destra è occupato da un treno cantiere diretto a Steinach in Tirolo, così l'EC 84 "Michelangelo" Roma T.ni - München, trainato dalla 1116 180, percorre quello di sinistra. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2009)

Il traffico viaggiatori è costituito quasi esclusivamente dai regionali in servizio tra Brennero e Innsbruck e dai convogli internazionali da e per l'Italia. Piacevoli eccezioni sono gli "Autozüge", convogli periodici con auto al seguito che collegano la Germania con varie località italiane, gli ex "korridorzüge" che raggiungono Lienz attraverso la Val Pusteria e gli espressi periodici "Dolomiten Express". Particolarmente interessante l'EuroCity 85 "Michelangelo" München - Roma che a causa della pesante composizione viaggia in doppia trazione simmetrica anche con locomotive di gruppi diversi.



17. Doppia trazione simmetrica per l'EC 85 "Michelangelo" München - Roma T.ni: in testa la 1116 093... Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2009

Ricco e variegato è il panorama dei numerosi treni merci, con i convogli più pesanti che viaggiano in tripla trazione con due macchine in testa e una in spinta in coda. Significativa è la presenza degli operatori privati, in particolare RTC/Lokomotion e TX Logistik.



18. ...ed in coda la 1144 202. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)

19. Anche le locomotive tedesche sono di casa sul lato austriaco della linea del Brennero. Qui la 182 018-2 è in spinta ad un convoglio intermodale. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)

Spettacolari anche le autostrade viaggianti dirette alla stazione di Brennersee, i cui tronchini arrivano a pochi metri dal confine con l'Italia; questi convogli, per esigenze di impianto di Brennersee, viaggiano sempre in doppia trazione simmetrica.



20. Un'autostrada viaggiante proveniente da Brennersee è in transito da St. Jodok spinta dalla 1116 051. Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005

Interessanti anche i "treni di locomotive", convogli composti da soli locomotori che dopo aver effettuato treni in multipla trazione fino a Brennero ritornano isolati a Innsbruck.



21. Un "treno di locomotive" Lokomotion in discesa verso Innsbruck. (Foto Fabio Veronesi, 25 agosto 2005)

Non resta infine che accomodarsi su uno dei convogli regionali diretti al confine e gustarsi lo spunto della 1144 alla partenza in rampa da St. Jodok.

Fabio Veronesi - 01 novembre 2005

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](http://www.ferrovie.it) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003